



# A Tous PNC AIR FRANCE

[www.unac.asso.fr](http://www.unac.asso.fr)

[navigants@unac.asso.fr](mailto:navigants@unac.asso.fr)

lundi 13 juin 2011

## ANATHÈME ANTI PNC...

Quelle mouche les a piqués ? Sont-ils conscients de la portée de ce qu'ils écrivent dans leurs tracts ? Le fait est que certains de nos collègues viennent de subir une condamnation publique de la part d'un syndicat de pilotes, accompagnée d'un appel aux pilotes à refuser l'embarquement de ces PNC sur leurs vols...

**A** la suite d'événements remettant en cause la sécurité des vols, plusieurs membres d'équipage ont considéré comme relevant de leurs responsabilités de signaler par REX, conformément au GEN.OPS (système de gestion de la sécurité), des anomalies graves concernant la sécurité des vols dont ils ont été témoins.

Ces irrégularités se sont produites au cours d'un vol vers les USA, sur A 330, en mars dernier.

Jusqu'à là, rien à dire, c'est la procédure. À la suite de ces événements, le CDB a dû rendre des comptes à sa hiérarchie, laquelle a débuté une procédure de sanction. Comme pour tout salarié d'AF, ce CDB est assisté dans cette procédure par des Délégués du Personnel PNT.

La semaine dernière nous avons découvert avec effarement qu'un syndicat de pilotes venait de publier par tract des commentaires hallucinants sur sa conception des relations entre salariés de l'entreprise, mais surtout **un appel au boycott de deux membres d'équipage nommément désignés, ou plutôt jetés en pâture à la vindicte populaire.**

Citation : « au SPAF, nous considérons que l'ensemble de l'équipage doit loyau-

*té au CDB et que ce dernier doit en récompense de cette loyauté prendre en compte les avis qui lui sont donnés... ».* Que certains pilotes, voire syndicats de pilotes en l'occurrence, aient une telle conception de leur métier, des relations entre collaborateurs de l'entreprise et du travail à bord, cela n'est que de peu d'importance. Tant que ça leur fait plaisir de penser ces choses-là et que cela ne nuit à personne, pourquoi ne pas les laisser vivre dans leur univers fantasmagorique ? Cela relève plus du divan du psy, voire du psychiatre d'AF, que du débat social ou syndical.

Mais, avec cette mise en cause **nomi-native**, ce syndicat de pilotes est passé dans une autre dimension. Il vient de franchir une frontière édifée par le Code pénal.

**L'honneur, la réputation, la respectabilité de deux de nos collègues sont maintenant remis en question par ce tract qui incite à la discrimination, distribué à plusieurs milliers d'exemplaires dans l'entreprise ; ce qui nous oblige à réagir publiquement.**

Nous demandons solennellement à la Direction de la Compagnie d'intervenir avec la plus grande vigueur pour faire cesser immédiatement ces mises au pilori publiques de collaborateurs de

l'entreprise qui ne peuvent que dégénérer. **La vérité doit être rétablie au plus vite, deux PNC viennent d'être mis à l'index, si le boycott que lance ce syndicat de pilotes** (heureusement très minoritaire) **ne cessait pas immédiatement, les conséquences pour l'entreprise seraient dévastatrices.**

Le clivage entre les PNT et les autres salariés de l'entreprise est profond et ancien, mais ne remet pas forcément en cause la sécurité des vols (quoi que...) ; en revanche, le fossé que les syndicats de pilotes creusent avec détermination entre les pilotes et les autres membres d'équipage commence à devenir dangereux. **Les conséquences d'une nouvelle catastrophe seraient inimaginables pour les dizaines de milliers de collaborateurs de l'entreprise.**

La Direction Générale et le Président ne peuvent rester dans leur tour d'ivoire, il est grand temps de ramener le calme et la sérénité dans cette affaire.

Les comportements déviants sont **ultra minoritaires** et la très grande majorité des pilotes est largement à la hauteur de la confiance que nous leur accordons. Mais, cette confiance doit se gagner à chaque vol, les divagations sectaires de fous dangereux ne

peuvent être cautionnées par la collectivité. Jusqu'à aujourd'hui, les pilotes ont toujours été capables de s'auto contrôler et de corriger eux-mêmes les comportements déviants. **Si cette régulation n'existe plus, le contrôle viendra de l'extérieur. Ni les pilotes, ni personne n'y gagnera rien.**

Pour ce syndicat, il est trop tard ; il a franchi la ligne jaune, c'est maintenant la justice et son cortège d'interrogatoires et de gardes à vue qui devra ramener le calme. **L'impunité à l'égard des comportements de voyous n'est plus dans l'air du temps, quel que soit le statut des individus...**

**Ne vous trompez pas de combat : la défense de notre collectivité et de chacun de ses membres est l'affaire des organisations professionnelles. Nos collègues dont les noms ont été salis par un immonde tract du SPAF sont soutenus et défendus par un outil approprié : un syndicat et ses avocats. Cette affaire ne doit pas entrer dans le cadre des relations professionnelles à bord entre membres d'équipage. Elle ne doit pas servir de prétexte à des contentieux individuels qui pourraient affaiblir la nécessaire coordination à bord. Sachons nous montrer responsables, ne cédon pas aux provocations. La priorité doit absolument rester LA SÉCURITÉ DES VOLS.**

**Laissez faire vos représentants, n'entrez pas en conflit individuellement, cela ne ferait l'affaire de personne. De plus, nous n'insisterons jamais assez, ces comportements déviants sont le fait d'une infime minorité d'individus.**

*PS : petit message aux surdoués qui ont l'incroyable courage d'envoyer des mails injurieux à nos deux collègues : s'il vous plaît, faites l'effort d'écrire en bon français, ça vous donnera l'air moins bête au tribunal quand le juge lira vos mails à voix haute devant l'assemblée.*

#### EXTRAIT DU TRACT DU SPAF

##### Le management pas la délation

**V**oici une histoire invraisemblable qui se déroule dans notre compagnie et en particulier au sein de la division 330/340.

Un Commandant de Bord est aujourd'hui menacé d'un licenciement sans préavis ni indemnités à la suite des faits suivants :

Un CDB part en rotation sur les Etats Unis avec un accompagnant.

L'équipage PNC est composé d'un cadre PNC, lui-même accompagnant.

La rotation se déroule sans accroc aucun.

Quelques jours après la fin de la rotation, le CDB se voit demander des explications sur des faits relatés par le CCP, confirmés par le cadre PNC sous la forme de deux CSR rédigés par ces deux "membres d'équipage".

Ces deux rapports disent que le CDB a fait asseoir sur le siège OPL son accompagnant pendant quelques minutes au cours de la préparation du vol donc au sol.

Ils disent également que la porte du poste de pilotage est restée ouverte pendant une partie de la croisière.

Le CDB interrogé est surpris du contenu de ces deux rapports, qui ne lui ont d'ailleurs pas été présentés à l'issue du vol pour signature ... et pour cause.

Le CDB a donné les explications suivantes :

- la porte du poste a été ouverte momentanément pour les besoins du service en croisière afin d'éviter les multiples interruptions de tâche et aux nombreuses sonneries. Bref, le CDB fait comme vous et nous.

- sur le fait que l'accompagnant du CDB a occupé quelques instants le siège OPL, le CDB dément. A l'appui de ses dires, il apporte le témoignage écrit des deux OPL.

Convoqué par l'encadrement pour un entretien hiérarchique, le Commandant de Bord confirme sa version des faits. Les OPL aussi. Qui l'encadrement PNT doit-il croire ?

Vous l'avez deviné : le PNC !

La procédure suit son cours et le Commandant de Bord est maintenant convoqué pour un entretien préalable à son licenciement sans préavis ni indemnité.

Comment avons-nous pu, à Air France, en arriver à un tel abaissement de l'encadrement pilote ?

Comment à Air France avons-nous pu en arriver à l'institutionnalisation de la délation comme méthode de chasse aux sorcières ?

Le Spaf a décidé de prendre le problème de la délation PNC par les cornes.

La délation : STOP !

Si le PNC constate des faits, quels qu'ils soient, qui ne lui paraissent pas conforme à l'idée qu'il se fait de la sécurité, il doit d'abord en référer à sa hiérarchie du vol. Hiérarchie PNC d'abord et PNT ensuite s'il n'obtient pas les explications susceptibles de mettre un terme à ses doutes.

Et s'il considère que les réponses à ses questions peuvent attendre quelques jours après la fin de la rotation et une éventuelle réponse à un CSR, c'est que la sécurité du vol n'est pas en cause.

On passe alors de la rubrique sécurité à la rubrique règlements de compte.

Au Spaf nous considérons que l'ensemble de l'équipage doit loyauté au CDB et que ce dernier doit en récompense de cette loyauté prendre en compte les avis qui lui sont donnés dans ses actes et décisions.

C'est la noblesse du métier.

Cette noblesse est attaquée lorsque la délation s'en mêle. Nous devons avoir confiance dans les PNC avec lesquels nous partons en rotation.

C'est pourquoi nous vous demandons de refuser de partir en rotation avec les deux membres d'équipage qui ont alimenté cette délation : il s'agit de Mme T. CCP et de Monsieur R. Cadre PNC Et ce jusqu'à ce qu'ils aient retiré leurs écrits dénonciateurs .

**ATTENTION, CE TRACT DU SPAF NE PRÉSENTE QU'UNE VERSION PARTIALE DES ÉVÉNEMENTS**